Per la congiunzione ferroviaria

VENEZIA - CADORE

colla nuova linea

VITTORIO - PONTE nelle ALPI

Officine Arti Grafiche
LONGO - TREVISO

Per la congiunzione ferroviaria

VENEZIA - CADORE

colla nuova linea

VITTORIO - PONTE nelle ALPI

Officine Arti Grafiche
LONGO - TREVISO

Comitato Promotore

della ferrovia VITTORIO - PONTE nelle ALPI

G. U. Co. Filippo Grimani, *Sindaco di Venezia.*

Avv. Roberto Patrese, *Sindaco di Treviso.*

Cav. Uff. Dott. Bartolomeo Rossi, *Prosindaco di Vittorio.*

Comm. Francesco Gasparinetti, *Sindaco di Oderzo.*

Cav. Uff. Cesare Bortolotto, *pel Comune di S. Donà di Piave.*

G. U. Comm. Giuseppe Cerutti, *Presidente della Deputaz. Provinc. di Venezia.*

Comm. Ing. Daniele Monterumici, *Presidente Deputaz. Provinc. di Treviso.*

Ing. Cav. Vincenzo Gregorj, *Deputato Provinciale di Treviso.*

Ing. Carlo Costantini, *Consigliere Provinciale di Treviso.*

Comm. Giorgio Suppiej, *Presidente della Camera di Commercio di Venezia.*

Comm. Isidoro Coletti, *Presidente della Camera di Commercio di Treviso.*

La congiunzione diretta di Venezia, per Treviso-Conegliano-Vittorio, coll' alta valle del Piave rappresenta un interesse di grande importanza non solo regionale, ma nazionale.

Con un semplice sguardo alla carta d' Europa è agevole scorgere come tale collegamento sarebbe vantaggiosissimo agli scambi della parte orientale del Veneto con buona parte dell' Europa Centrale, abbreviandosi la via ora necessaria per raggiungere Innsbruck.

Antiche sono in questo senso le aspirazioni delle Provincie di Venezia e Treviso, essendo anzi naturale e logico di considerare Conegliano quasi come una tappa della grande comunicazione Venezia-Cadore-Tirolo.

Sopraggiunsero, un trentennio fa, le necessità di allacciare alla rete ferroviaria nazionale l' importante centro di Belluno. Tali necessità, che avrebbero dovuto contribuire a far progredire l' iniziativa della linea Venezia-Cadore mediante il tronco Conegliano-Vittorio-Ponte nelle Alpi, ebbero invece per effetto di ritardare per lunghi anni il concentramento delle energie rivolte a tale mèta.

Invero, quando fu studiata ed attuata la congiunzione di Belluno colla rete ferroviaria, si discusse lungamente e vivamente sull' opportunità di tale collegamento piuttosto per Conegliano-Vittorio-Ponte nelle Alpi, che non per Alano-Feltre. Prevalse alla fine, per abili ed energiche pratiche di parecchi centri e per influenze autorevoli, quest' ultimo tracciato, quantunque pei trasporti ordinari, date le condizioni della viabilità, molti preferissero e preferiscano tuttora ser-

virsi, per andare da Treviso a Belluno, della strada di Vittorio e Santa Croce, anzichè di quella di Montebelluna e Feltre.

Frattanto, si costruì pure il tronco Conegliano-Vittorio, che rappresenta il primo tratto della linea di cui ci occupiamo.

Ma le pratiche e gli studi per la linea che da Belluno condurrà per Longarone e Perarolo a Molinà, cioè fino al cuore della regione delle Dolomiti, i provvedimenti legislativi al riguardo, la concessione finalmente data ad una impresa per la costruzione di tale linea, i nuovi orizzonti che così si aprono al traffico del Cadore, il fatto che la nuova ferrovia passerà per Ponte nelle Alpi, fecero risorgere più vive, e, diremo anche, più opportune e giustificate che mai, le aspirazioni ad un collegamento ferroviario di Vittorio coll' alta Valle del Piave, che si limiterebbe quindi al tronco Vittorio-Ponte nelle Alpi.

Aspirazioni, di cui ebbe a più riprese ad occuparsi l'opinione pubblica, non la voce singola di plausibili interessi; che trovarono larga eco nelle rappresentanze amministrative non solo di Vittorio e Conegliano, ma di Treviso e di Venezia, nelle Camere di Commercio e nelle rappresentanze politiche.

Quando più fervidi si fecero i voti delle Provincie di Treviso, Venezia e Udine, per la costruzione dei tronchi ferroviari Motta-Portogruaro e Motta-S. Vito, non fu obliato il tronco Vittorio-Ponte nelle Alpi. Sia questo ricordo di auspicio lieto, poichè già il prolungamento della linea Treviso-Motta fino ai due centri suddetti, da cui altre linee si irradiano verso l' indifeso confine, è un fatto oramai sulla via della concreta attuazione.

E un altro auspicio incoraggiante lo possiamo trarre dagli annunciati intendimenti del Governo, in armonia al voto dello Stato Maggiore Generale dell' Esercito e alle istanze vivissime delle rappresentanze politiche, amministra-

tive e commerciali, per la linea ferroviaria Ostiglia-Treviso, di cui la linea Treviso-Conegliano-Ponte nelle Alpi potrà razionalmente, ai fini strategici, considerarsi un prolungamento.

Facendosi carico di tali considerazioni, le rappresentanze delle Amministrazioni Provinciali e delle Camere di Commercio di Venezia e Treviso, e i Sindaci di Venezia, Treviso, Conegliano e Vittorio hanno costituito un Comitato promotore per avviare a soluzione concreta l' iniziativa del tronco Vittorio-Ponte nelle Alpi, affidando alla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane la redazione del progetto di massima tecnico-finanziario, e incaricando i sottoscritti di compilar brevi appunti per accennare all' importanza della nuova comunicazione.

Maggio 1911

Dott. Angelo Pancino

Dott. Andrea Saccardo

Alcuni dati tecnici

sul tronco VITTORIO - PONTE nelle ALPI (*)

Sarebbero quì inutili e fuori di posto le descrizioni del terreno e del tracciato, le quali dovranno far parte della relazione che verrà allegata al progetto; ma è necessario un breve accenno ai principali dati, secondo gli studi in corso presso la Società Veneta.

La ferrovia in progetto (Vedi *Tavola I*), staccandosi dalla stazione di Vittorio, si svilupperà, nel primo tratto, lungo ed a sinistra dell' abitato di Serravalle; attraverserà poi la strada di Alemagna sovrapassandola alla svolta del colle Bastianon, per adagiarsi sulla costa sinistra del fiume Meschio, che segue fino a S. Floriano, evitando così le bassure ed accidentalità di terreno che si hanno alle sorgenti del Meschio, nella falda opposta della valle. Proseguirà a destra della strada d' Alemagna fino al colle di Nove, che sottopasserà con galleria lunga m. 700 per sboccare nella conca del Lago Morto. Di quì il tracciato si manterrà fra il lago e la strada Nazionale fino sotto Fadalto, dove entrerà ancora in galleria di m. 2200 circa, uscendo all' aperto sotto l' abitato di S. Croce. Attraverserà poi, a livello, la strada d' Alemagna e correrà paralellamente alla stessa, sulla sinistra, fino alla Secca; sovrapasserà detta strada, e la sovrapasserà ancora subito dopo il torrente Burigo. Indi si manterrà a sinistra della Nazionale, passando per Cadola, fino al fiume Piave che valicherà a valle del ponte attuale, sovrapassando prima la strada per Sagrogna-Belluno. Raggiunta così la piana di Ponte nelle Alpi, si svilupperà sulla medesima fino a raggiungere Ponte nelle Alpi e la linea del Cadore.

(*) Questi dati ci vengono forniti dall' Ing. Zavaroni della Società Veneta.

I terreni, per dati delle carte geologiche e per esame superlocale, si manifestano generalmente di buona struttura e stabili.

Per le gallerie, oltre le due principali sovraccennate, se ne dovranno perforare altre dieci minori, di lunghezza compresa fra i 50 e i 250 metri.

Fra i manufatti importanti, notiamo quelli che saranno necessari all' attraversamento della strada d' Alemagna e del fiume Meschio al colle Bastianon, e al valico di un burrone lungo la falda sinistra del Meschio prima di S. Floriano, alla Lastra, oltre il ponte sul Piave a Ponte nelle Alpi.

I passaggi a livello su strade importanti saranno evitati per quanto è possibile; sulla strada Nazionale se ne avrà uno solo, a S. Croce, e risulterà al termine del Piazzale Stazione, quindi sotto immediata sorveglianza. E saranno pure sorvegliati tutti gli altri passaggi a livello su strade pubbliche secondarie.

Stazioni e fermate oltre le due estreme saranno collocate:

- al principio del Lago Morto (da servire per Nove),
- a S. Croce,
- alla Secca (per l' Alpago),

e fra Cadola e Ponte nelle Alpi per comodità di questi due centri abitati.

La sede ferroviaria avrà le medesime caratteristiche della costruenda Belluno - Cadore.

Il raggio minimo delle curve assunte è di m. 300, quantunque nel capitolato di appalto per la concessione della ferrovia Belluno - Molinà (Pieve di Cadore) sieno ammessi pei tratti più difficili, raggi di 275 metri e perfino di 250 m.

Le pendenze per il primo tronco, da Vittorio fino a S. Croce (km. 14 circa), che presenta le maggiori difficoltà di esecuzione, sono al massimo del 23 per mille allo scoperto e del 18 per mille in galleria; nel secondo tronco fino a Ponte nelle Alpi, non supereranno il 15 per mille.

La lunghezza della ferrovia non si può al presente precisare perchè non si conosce la definitiva posizione della stazione

Ponte nelle Alpi della ferrovia del Cadore, ma si può dire che di poco supererà i 26 km.

Importanza economica del tronco VITTORIO - PONTE nelle ALPI

Il tronco ferroviario Vittorio-Ponte nelle Alpi è destinato ad avere grande importanza economica abbreviando la distanza da Treviso, e quindi da Venezia, al Cadore, e mettendo in diretto contatto colle fiorenti vallate della Svizzera italiana zone di produzione che ora ne sono tagliate fuori completamente o non vi hanno che qualche sbocco saltuario o difficile. Così la fiorente pianura che costituisce la parte orientale della Provincia di Treviso potrà agevolmente fornire i suoi abbondanti prodotti agricoli al Cadore e riannodare antiche vie di traffico che la ferrovia Feltre-Belluno venne a turbare per concorrenza evidente nel costo dei trasporti. Così i prodotti cadorini, per contro, avranno con Treviso uno sbocco quasi in linea retta e raggiungeranno Venezia con notevole economia. Diamo intanto alcune cifre sulle distanze, che varranno più di prolisse osservazioni.

La linea ferroviaria da Treviso a Vittorio è lunga km. 41; da Vittorio a Ponte nelle Alpi possiamo ritenere vi siano km. 26; totale km. 67 da Treviso a Ponte nelle Alpi.

Invece, da Treviso a Ponte nelle Alpi per Feltre-Belluno, ritenendo in km. 8 la distanza da Belluno a Ponte nelle Alpi, abbiamo km. 94.

Dunque da Treviso, e quindi da Venezia, per recarsi al Cadore la distanza, mediante la comunicazione Vittorio-Ponte nelle Alpi, verrebbe abbreviata di km. 27.

Certo, la costruzione di nuove ferrovie è per sè stessa un fattore gagliardo di movimento; e la concorrenza anche per

uguali percorsi è novello incentivo a più intensi traffici, a nuove e più floride industrie.

Così vediamo lungo il Reno partir da Magonza fino a Colonia ed ai confini Olandesi e Belgi una linea sulla sponda sinistra e un' altra sulla destra con un lavoro continuo e febbrile, e ad onta di ciò sorgere e prosperare fra le due rive una terza linea, la fluviale, di cui pure il commercio largamente si serve e si avvantaggia; ciò che è riprova della verità economica per la quale si sa che la concorrenza, anzichè dividerlo, sviluppa il commercio e lo allarga e lo intensifica.

Ma, nel caso nostro, ognuno comprende il beneficio di danaro, di tempo e di comodità che presenta un' economia di distanza ferroviaria di 27 chilometri; tanto che la nuova arteria servirebbe al totale movimento e traffico di Venezia e Treviso coll' alta valle del Piave.

Quanto al vantaggio di Conegliano e Vittorio, è ben superfluo accennare al computo delle distanze ferroviarie che separano questi popolosi, industri e fiorenti centri da Belluno, e quindi da Ponte nelle Alpi, colla nuova ferrovia. Conegliano si avvicinerebbe al Cadore (poichè tale è l' effetto economico delle vie di comunicazione) di ben 81 chilometri, e Vittorio di 109!

Ma pongasi mente alle diverse condizioni fatte coi due tracciati (Treviso-Belluno-Ponte nelle Alpi e Treviso-Vittorio-Ponte nelle Alpi) rispetto alle comunicazioni col Friuli, coi valichi di Pontebba e Cormons, con Gemona, con Cividale (e quindi colla futura linea da Cividale al confine, richiesta vivamente dalla Provincia di Udine e che, raccordandosi alla grande arteria Assling - Gorizia - Trieste, avvicinerà Vienna, l' Ungheria e l' Oriente d' Europa a Venezia, a Bologna e a Milano).

Da Casarsa a Ponte nelle Alpi per Treviso e Belluno sono km. 166.

Da Casarsa a Ponte nelle Alpi per Vittorio, km. 79; differenza, chilometri 87!! Tal differenza si riproduce per tutte le

comunicazioni da e per Udine - Pontebba, Spilimbergo - Gemona, Cividale, Cormons.

Le provenienze e destinazioni delle linee di Motta - Portogruaro - S. Giorgio di Nogaro hanno il beneficio di cui profitta Treviso, poichè a Treviso trovano convenienza di far capo.

Queste enormi differenze si spiegano agevolmente, quando si pensi che la linea condotta per Feltre corre col tronco Belluno - Feltre in direzione diametralmente opposta a quella in cui dovrebbe correre per raggiungere l' obbiettivo di Casarsa - Udine.

Non è poi fuor di luogo aggiungere che anche pei rapporti di Venezia e Treviso con Belluno e viceversa, la linea per Vittorio sarà vantaggiosa. Invero, vi sarà il minor percorso di km. 11. Il presente progetto non può quindi sollevare proteste o avversioni neppure da parte di Belluno, che verrebbe così ad essere servita con ogni comodità e anzi godrebbe di una situazione ferroviaria privilegiata.

Che se opposizioni in Belluno sorgessero per la preoccupazione che Belluno città perderebbe i vantaggi del transito di merci e passeggeri fra il Cadore e Venezia, si potrebbe rispondere quanto già osservava giustamente il Gabelli (*), che cioè « questa considerazione d' ordine molto inferiore a quelle « cui devono informarsi le decisioni intorno all' andamento di « linee ferroviarie può essere sostenuta appena da chi limiti « ad una città, anzi agli alberghi ed ai botteghini d' una città « l' idea dei commerci e dei movimenti economici ».

Il traffico coll' alta valle del Piave

Dalle Provincie di Treviso e Venezia è intenso il movimento di viaggiatori e merci col Cadore, il Comelico, lo Zoldano.

Quanto al movimento viaggiatori, ognuno sa quanto sia

(*) *Relazione sommaria sul progetto della ferrovia Conegliano-Belluno,* Padova 1876.

frequentata la superba regione delle Alpi Dolomitiche, così celebre nella storia per fiero, immacolato patriottismo, così ridente per naturali bellezze.

Ma quelle vallate, che, come osservava il Brentari (*), possono essere considerate come la terra promessa dell' alpinista, per le loro plendide viste e pei monti eccelsi e nevosi, non sono certo, a causa della loro altezza sul livello del mare e conseguente rigido clima, un paradiso terrestre per la produzione dei campi. Così si spiega come intenso sia il movimento di affluenza dei prodotti agricoli dalle Provincie del piano, fra cui in prima linea Treviso. Il vino figura fra le merci più largamente spedite verso l' alta valle del Piave; vengono poi i cereali, in ispecie il frumento. Da Venezia si mandano pure carboni, oli, macchine, petrolio. Vittorio, Conegliano, Oderzo, Motta si ripromettono di divenire, colla nuova ferrovia, altrettanti scali del Cadore, del Comelico, dello Zoldano, del Longaronese e dell' Alpago per le provviste di molti generi necessari ai detti territori e principalmente di vino e liquori, di frumento, granoturco, farine, pollerie, formaggi, calce idraulica ecc. Il traffico fra detti territori e Vittorio fu deviato dal giorno in cui entrò in esercizio la ferrovia Treviso-Feltre-Belluno, e più completamente dopo l' attivazione della trasversale Montebelluna-Castelfranco, che fece sì che Padova divenisse centro di gravitazione di quasi tutta la Provincia di Belluno per i principali suoi scambi. Tuttavia, giornalmente vengono spediti per la strada d' Alemagna cereali, vini, coloniali.

La città di Vittorio conseguirebbe dalla nuova linea il particolare vantaggio di vedere aperto quella specie di fondo chiuso in cui ora si trova, come sequestrata da ogni corrente di transito ferroviario.

Quanto alla plaga di Oderzo, la linea svilupperebbe senza dubbio i rapporti economici, tanto più colla costruzione, già ideata ed allo studio, di una tramvia fra Conegliano ed Oderzo.

(*) Guida del Cadore - Paravia, 1902 - pag. 27.

È pure stata lanciata, e trova ottimi auspicî, l' idea di una tramvia da Oderzo a S, Donà di Piave (o a Ceggia). Così anche per l' importante zona di S. Donà (ove vaste estensioni di terreni paludosi furono redenti dalle bonifiche) sarà facile ed opportuna la nuova via agli scambi sempre più fiorenti.

Superfluo accennare ai vantaggi che ne ricaverebbero le zone attraversate o toccate dalla ferrovia, o immediatamente prossime, come l' Alpago e il Cansiglio, sia pel commercio (legnami del bosco demaniale del Cansiglio, prodotti latticini dell' Alpago), sia pel movimento viaggiatori (l' Alpago è forte centro di emigrazione temporanea, e il Cansiglio ha sempre maggiore affluenza di villeggianti).

La zona dell' Alpago e la Valle di Santa Croce, per la incantevole posizione geografica, per le ricchezze naturali non ancora sfruttate, avrebbero dalla ferrovia vita ed attività.

I vari corsi d' acqua oggi lasciati in abbandono, le torbiere presso il Rai, consiglierebbero un razionale sfruttamento; le numerose sorgenti di acqua pura e freschissima, la salubrità dell' aria, il clima temperato, le passeggiate e le gite che offrono spettacoli naturali bellissimi, l' esistenza del magnifico specchio lacustre, indicherebbero, colla ferrovia, che ivi può costituirsi una buona stazione climatica (*).

Inoltre, nuovo impulso alla vallata sarà contemporaneamente dato dalla bonifica delle paludi della Secca.

Le esportazioni dall' alta valle del Piave sono specialmente costituite dai legnami da costruzione; in seconda linea, dal fieno e dai latticini.

È noto come sia antichissimo nella regione dolomitica il commercio del legname; e come già nel secolo IX esistessero sul Piave segatoi o molini da sega. Sin d' allora i Cadorini si spingevano fino a Venezia a vendere i prodotti dei loro boschi.

Volendo arrischiare una cifra lontanamente approssimativa,

(*) V. G. Zaniol: Studi sul Lago di S. Croce; Udine, 1907.

saremmo tentati di dire che il valore dell' esportazione di legname da costruzione dal Cadore si può calcolare in tre milioni di lire all' anno, computando circa 250000 taglie di abeti, larici, pini, faggi, 5000 pezzi squadrati e 350000 tavole e morali.

Sono pure notevoli le esportazioni di cartonaggi (fabbrica di Longarone), pietre, burro e formaggio, patate, bestiame bovino, birra (da Longarone), calce ecc.

Senonchè, nel prendere in considerazione i vantaggi che il tronco Vittorio - Ponte nelle Alpi potrà arrecare in ordine alla economia regionale e locale, non si deve dimenticare che questi beneficî, da soli, costituirebbero un orizzonte, certo considerevole, ma limitato e non sarebbero sufficienti a dimostrare l' importanza economica della nuova comunicazione. Questa emerge allora che si rivolga la mente al fatto che detto tronco, o, meglio, la linea che arriva al Cadore, dovrà rappresentare l' impegno e l' inizio della comunicazione ferroviaria col Tirolo.

Venezia avrà allora un' altra arteria di primaria importanza, diretta e rapida, che la avvicinerà ai grandi mercati dell' Europa Centrale, di cui a sua volta sarà comodo sbocco.

Invero, tale grande comunicazione potrà servire, insieme all' arteria della Valsugana, agli alti scopi economici cui Venezia tende.

Fu detto e ripetuto, che obbiettivo principale dell' attività del porto di Venezia sono precisamente i mercati della Germania meridionale, della Svizzera orientale e del Tirolo. « Venezia, che » è più vicina ai più grandi centri dell' attività commerciale di » Genova e Trieste, scriveva Luigi Luzzatti, per la via del Brennero è chiamata dalla natura stessa delle cose ad essere il » porto della Germania, della Svizzera, dell' Olanda e di parte » dell' Impero Austriaco sul mare Adriatico » (*).

Purtroppo i progetti per allacciare la ferrovia del Cadore a quella della Pusterthal non sono neppure - per quanto consti -

(*) V. « La ferr. della Valsugana », Venezia 1900.

allo studio concreto, ma ogni chilometro di strada ferrata verso il Cadore non potrà non costituire un passo importante verso la mèta lontana e avvicinarla.

Importanza militare della linea

Il tronco Vittorio-Ponte nelle Alpi avrà grande importanza dal punto di vista della difesa nazionale. Per non arrischiare affermazioni forse erronee e certamente incompetenti, abbiamo chiesto in proposito la diretta collaborazione di un illustre soldato, reputatissimo scrittore di cose militari, S. E. il Tenente Generale G. Perrucchetti, di cui ci onoriamo pubblicare (autorizzati) il seguente brano di lettera cortesemente direttaci:

. . . .

« Collo spingere innanzi da Vittorio per il Colle di Fadalto, « direttamente, a Ponte nelle Alpi una testa di linea ferro- « viaria, si *raddoppiano i mezzi celeri* per far avanzare con- « temporaneamente da Montebelluna per Feltre su Belluno, e da « Conegliano per Vittorio su Ponte nelle Alpi le forze destinate « ad operare nel Cadore; si *rende assai più breve* e quindi « più celere, e si *sottrae ad ogni minaccia* sul fianco sinistro « *lo spostamento* per strada ferrata di truppe e mezzi di guerra « dal Friuli al Cadore e viceversa, insomma dall' una all' altra « delle posizioni avanzate della nostra frontiera.

« Basta supporre per un momento una situazione generale « analoga a quella supposta nelle grandi manovre del 1903, e « mettere o non mettere a disposizione del partito nazionale « una ferrovia fino a Ponte nelle Alpi, per poter dedurre che « nella prima ipotesi sarebbe sempre possibile ottenere una de- « cisiva soluzione a Ponte nelle Alpi, mentre, senza quell' aiuto, « fu solo possibile, in quel caso, ottenere un parziale risultato a « Nervesa.

« Collegata (come sarà necessario) la stazione di Ponte « nelle Alpi con quella di Belluno, e quella di Feltre con quella « di Cismon, si otterrà, con poca spesa, nelle Prealpi, una linea « coperta ed avanzata per celeri spostamenti laterali e collega- « menti, a protezione delle strade alpine sboccanti in pianura a « Vittorio, a Montebelluna ed a Bassano, cosa di ovvia impor- « tanza nella difensiva e nell' offensiva.

« Se poi si pensa che con la costruzione desiderata da « Vittorio a Ponte nelle Alpi e di qualche piccolo altro tronco « ferroviario, si potrà arrivare a disporre *di tre ferrovie indi- « pendenti* per spostar truppe dal Friuli alle convalli fra Ponte « nelle Alpi, Feltre, Primolano, e viceversa, ed a rendere pos- « sibile simultaneamente un largo movimento di truppe, non è « necessario che io aggiunga altre parole a dimostrazione dei « vantaggi che si potranno conseguire nella difesa nazionale.

« Ma il portare da Vittorio a Ponte nelle Alpi una testa di « linea ferroviaria non assicura i soli vantaggi fin quì accennati. « Infatti, questo non è che il primo e decisivo passo per dotare « l' intero Cadore di una strada ferrata destinata a rimontare « tutto il Piave, ed a collegarlo per il valico della Mauria col « Tagliamento raggiungendo a Villa Santina la ferrovia della « Carnia.

« Con questo noi potremo convertire nel più potente arnese « di guerra una regione già gloriosa nei fasti delle guerre « nazionali.

« Non credo necessario nè conveniente entrare in maggiori « particolari, superflui a chi conosce il Paese e la sua storia e « ricordi il nome di Pietro Fortunato Calvi. »

Anche le necessità militari consigliano quindi di affrettare la soluzione del già antico problema della congiunzione ferroviaria Vittorio - Ponte nelle Alpi.

Tutti gli argomenti che abbiamo esposto, tutte le considerazioni di massima e le previsioni, quasi diremmo intuitive, che

abbiamo addotto, meriterebbero un più ampio e completo sviluppo. Crediamo tuttavia che allo stato attuale delle cose, in tanto fiorire di iniziative e di studi per costruzioni ferroviarie, nel turbinio di idee e di aspirazioni per la difesa militare e pei fattori degli scambi, siano pel momento sufficienti i brevi accenni da noi fatti, e per raggiungere gli scopi cui mira il Comitato promotore della linea e per dimostrare la serietà che esige l' esame di questa iniziativa.

Si esprime pertanto la certezza che le Rappresentanze locali, col pensiero fisso al luminoso avvenire che è riserbato a Venezia e alla Regione, ammaestrate dagli esempi anche recenti dei più grandi centri commerciali Europei e di altre Regioni italiane, e convinte che il porto di Venezia avrà sempre maggiore prosperità colle nuove vie di affluenza e colla conseguente fioritura di traffici e di industrie, si mostreranno all' altezza della responsabilità che loro incombe.

Il Governo poi, secondando l' entusiasmo e gli sforzi degli Enti amministrativi e comunali, saprà certamente fare in modo che si realizzino le legittime aspirazioni della Regione.

Sul punto d'unione del tronco Vittorio-Ponte nelle Alpi colla linea Belluno-Cadore

Il presente opuscolo era già in corso di stampa, quando il Comitato promotore della Vittorio — Ponte nelle Alpi con meraviglia apprese che una difficoltà inaspettata e grave era sopraggiunta, colla minaccia di contro operare agli intendimenti suoi.

Ecco di che si tratta. Il progetto della linea Belluno - Cadore, compilato per conto dei Paesi interessati dalla Società Veneta, seguiva il piede del monte, dove tale linea piega prendendo una direzione, anzichè come prima da Ovest ad Est, decisamente da Sud a Nord, assai in prossimità del villaggio di Polpet: e poneva la stazione di tal nome poco sopra dell' abitato di Polpet. (Vedasi planimetria allegata — Tavola II — La linea del Cadore è indicata colle lettere A. B. C.).

Era per noi facile allora con tale progetto l' unione della nostra linea a quella per il Cadore, seguendo un raccordo spontaneo e semplice. (V. Planimetria - Raccordo F. G. H.).

L' Impresa Conti-Vecchi, concessionaria della costruzione della Belluno-Cadore, nel presentare offerta di assunzione dei lavori, propose alcune varianti al progetto della Società Veneta, tra le quali una in vicinanza Polpet, spostando la linea in curva verso levante dell' abitato e mettendo la stazione di Polpet nei pressi del Cimitero Comunale (V. Planimetria - Tracciato A. D. C).

Tale variante provocò subito vive rimostranze da parte della frazione di Polpet, che si riteune danneggiata dalla ubicazione della stazione in cotal posto.

Senza però entrare nei motivi particolari e minuti, per i quali gli abitanti di Polpet, combattono la variante dell' Impresa Conti-Vecchi, basti qui l' avvertire che il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, nel dar voto favorevole all' allogazione della linea all' Impresa Conti-Vecchi, secondo il tracciato da esso modificato, riservò lo studio ulteriore del tratto della linea Belluno-Cadore, che ha incontrate le opposizioni di Polpet. E, se le informazioni nostre sono esatte, dagli uffici competenti si sta appunto svolgendo

un progetto e concretando proposte circa l' accennato tratto, che sarebbe in completa opposizione colle nostre vedute e coi nostri bisogni. Si tratterebbe infatti, non soltanto di portare all' infuori maggiormente la grande piegatura di Polpet; ma di collocare in una posizione arretrata, cioè più verso Belluno, la stazione di Polpet, (V. Planimetria - Tracciato A. D' C').

Già la variante Conti-Vecchi rendeva impossibile l' allacciamento del nostro tronco Belluno-Cadore, senza evitare un innesto con una curva diretta verso Belluno, invece che diretta verso il Cadore (V. Planimetria - Raccordo F' I D).

Ma le varianti in corso di studio da parte degli Uffici della R. Amministrazione, anzichè togliere, con facile mezzo, il disastroso inconveniente, mostrano di ribadirne la necessità ed aggravano le difficoltà dell' allacciamento (V. Planimetria - Raccordo F' I D').

In altre parole, movendo dall' assurda ipotesi che il nostro progetto sia soltanto una chimera *in mente Dei,* o dal falso supposto che la linea nostra si proponga (senza preoccupazione delle comunicazioni col Cadore) di facilitare le comunicazioni tra Vittorio e Belluno, vogliono obbligare la linea stessa a piegare all' altezza di Polpet verso Belluno; per cui, per andare in Cadore, sarebbe indispensabile un regresso, che diventerebbe la negazione del nostro programma e, sotto ogni riguardo, un colpevole ostacolo, se non già un impedimento, alla attuazione di quanto noi ci proponiamo di fare a pro del nostro paese, considerato, non soltanto fra i ristretti confini della regione, ma ancora tra le estreme linee della grande patria nostra.

A dir vero, sarebbero disperanti cotali inversioni di propositi, queste soffocazioni di iniziative e di sforzi, degni, a noi pare, di ben diversi incoraggiamenti, se esse muovessero da qualche altro motivo che forse non fosse la imperfetta cognizione, non diremo dei luoghi, ma dei bisogni, a larga base, dei paesi e delle aspirazioni vere, sia pure lontane, di chi deve guardare l' avvenire per evitare i danni minaccianti e per preparare le fortune pubbliche del domani.

Ed in verità, quali ragioni serie possono essere portate in campo per giustificare comunque la modificazione nel tracciato della linea Belluno - Ponte nelle Alpi, così da obbligare la nostra linea ad allacciarsi a rovescio? Vale la pena di soffermarsi brevemente su tale argomento. — Possiamo veder mai ragione di ciò nel bisogno di battere la pianura bassa e facile sotto a Polpet, per pro-

curare all' Impresa della linea del Cadore una maggiore economia di costruzione? — No, perchè noi non moviamo lamento che la linea del Cadore, passi sotto, piuttosto che sopra, dell' abitato di Polpet: noi invece dobbiamo deplorare, e deploriamo, che il collocamento della stazione di Polpet nel progetto Conti-Vecchi e nelle successive varianti sia in tale posto da rendere impossibile, proprio per forza di luoghi, il raccordo con una curva, la quale permetta ai nostri treni di entrare da ponente, con direzione verso il Cadore. Si tratta quindi, non tanto di collocamento della sede stradale, quanto invece di collocamento delle stazione; perchè, dato pure il progetto Conti-Vecchi, basta portare la Stazione di Polpet sopra l'abitato (V. Planimetria — Staziene in H' -) per rendere a noi agevole di innestare bene il tronco nostro, diretto come noi vogliamo (V. Planimetria — raccordo F. H' -). Pertanto nessuna ragione economica di costo può giustificare l' arretramento della stazione di Polpet verso Belluno e la conseguente inversione del raccordo.

Vi può essere invece, noi domandiamo, una ragione speciale di comodo rispetto ai piccoli centri abitati, i quali dal diverso posto della stazione abbrevino forse la strada per accedere alla stazione prossima di Polpet, da cui saranno serviti? Anche questa ragione, dobbiamo risponderci, è assolutamente da escludere; il collocamento della stazione alquanto più verso Belluno, od alquanto più verso Cadore, non importa differenza notevole, nè di distanza per via carrozzabile, nè di facilità di accesso; nè rispetto a Polpet, nè rispetto a Ponte nelle Alpi, che sono le sole due piccole borgate, le quali possono interessarsi del posto della stazione loro. E nelle condizione di Ponte nelle Alpi, si trovano anche i villaggi dell' Alpago, le quante volte i loro abitanti vogliano muovere al loro capoluogo di Provincia. Del resto, per quanto possa essere a noi gradito che questi minimi interessi non trovino svantaggio dalla soddisfazione degli interessi ben maggiori, sarebbe davvero impicciolire, o disconoscere, la causa nostra, se si volesse esaminarla da punti di vista così secondari.

Piuttosto, assai maggiore riflessione può meritare qualche altra considerazione di natura militare. — Senza dubbio potrebbe darsi che la difesa urgente dei nostri confini dimandasse solleciti spostamenti di truppe, o di mezzi di guerra, dallo sbocco dell' alta valle del Piave (Ponte nelle Alpi) alla valle del Cordevole, o a quella del Cismon, o, per il valico interno di Primolano, alla valle dei Brenta; o viceversa. Se si avverasse questo bisogno, dobbiamo ri-

conoscere che a tali rapidi movimenti militari meglio forse si presterebbe un allacciamento ferroviario della linea nostra diretta verso Belluno, piuttostochè verso il Cadere. Ma più probabile di questo bisogno ci pare quello di diretti dislocamenti di truppe dai centri di riunione in pianura (Mestre, Treviso, Conegliano) dove affluiranno le truppe dopo la prima mobilitazione in caso di guerra, verso i valichi più pericolosi; oppure l' altro bisogno di richiami urgenti di riparti, i quali aspettino inutilmente il nemico, che non viene dalla montagna, mentre sta irrompendo dalla pianura scoperta.

In qualunque modo, nei riguardi militari è facilissimo il rimedio, che vale a soddisfare ogni più diverso bisogno di dislocazione. Pur conservando il giusto indirizzo e la giusta prosecuzione alla nostra linea, è sempre facile aggiungere anche un raccordo militare (V. Planimetria — Raccordo G. G. A.) che in caso permetta l' immediato inoltro dei treni militari, provenienti da Vittorio per Belluno e Feltre, senza neppure passare per la stazione di Polpet: la soluzione, non soltanto è possibile, ma è comoda; e formerà parte del nostro progetto, il quale verrà a noi consegnato dalla compilatrice Società Veneta entro brevissimo termine. Ma l' uso di questa soluzione deve considerarsi una eccezione di guerra, non già la regola ordinaria.

Che se non fossero esuberanti gli argomenti addotti a dimostrare la inopportunità assoluta di seguire le idee contrarie al progetto nostro, valga ancora un particolare decisivo, intorno al quale si deve aver pensato abbastanza.

Col collocamento della stazione secondo la variante Conti - Vecchi, e peggio ancora con le varianti in istudio, la linea nostra nel tratto che precede l' innesto (V. Planimetria — Tratto F' I.) attraverserebbe inevitabilmente, notisi bene, il nuovo Manicomio di Belluno, coi suoi terreni destinati alla colonia agricola dei pazzi innocui: ognuno capisce con quali difficoltà pratiche, anzi colla impossibilità di riuscire a superarle. Perchè il fondo chiuso, che contorna e correda un Manicomio è qualche cosa di intangibile; tra i diversi padiglioni vi è una continua relazione di servizii; e i dissesti di uno squarcio del fondo sapientemente preparato, la separazione materiale dei fabbricati collegati, le conseguenze di portare nella quiete della Casa di Cura e nei tranquilli campi di lavoro dei poveri mentecatti, le rumorose irruzioni di treni, sono turbamenti e danni incalcolabili, che ad ogni costo bisogna evitare, se non si suol perdere il Manicomio, per rifarlo da un' altra parte.

Che se proprio lo spostamento della Stazione di Polpet dal punto oggi

comtemplato nel progetto esecutivo Conti - Vecchi in H' della Planimetria presentasse soverchie difficoltà, il Comitato, in via subordinata, domanda almeno che non sia impedito al tronco Vittorio - Ponte nelle Alpi di prendere senza inversioni e senza regressi la via diretta del Cadore.

A tal fine il tracciato, attualmente approvato della Belluno - Cadore, non deve difficultare in qualsiasi modo l' innesto della linea Vittorio - Ponte nelle Alpi in H' della Planimetria ; e la R. Amministrazione fin d' ora deve esplicitamente consentire che nel progetto della Vittorio - Ponte nelle Alpi siano compresi quegli impianti, i quali permettano il suindicato innesto in H' e ne rendano agevole l' esercizio ferroviario.

Le Provincie ed i Comuni di Venezia, di Treviso, di Vittorio, di Conegliano, di Oderzo, di S. Donà, si propongono seriamente e con istudi avanzatissimi, di ripristinare, mercè apposito tronco ferroviario quella grande vita di movimento negli scambi, che sino a ieri, nelle antiche forme univa direttamente le alte valli del Cadore e il porto di Venezia. La sussistenza millenaria di tale arteria di traffico può avere subìto momentanee offese per artificii di nuove vie e per miglioramenti nei mezzi parziali di comunicazione. Ma interessi grandi e piccoli reclamano il ripristino delle comunicazioni e dei trasporti diretti secondo le esigenze della natura e della storia ; e secondo i vari bisogni della pubblica economia, quali oggi si presentano, e come meglio domani si trasformeranno.

È quindi suprema necessità allontanare ogni pericolo ed ogni ostacolo, che senza dubbio un errore di viabilità può apportare alla buona riuscita degli sforzi nostri. Di certo sarebbe errore imperdonabile di viabilità, secondario nell' apparenza, ma capitale nella sostanza, collocare fuori del giusto posto la stazione di Polpet sulla linea del Cadore o in qualunque modo impedire al nostro tronco Vittorio - Ponte nelle Alpi di prendere, senza inversioni e senza regressi, la via diretta del Cadore. Perchè il Cadore è l' obiettivo indeclinabile e sacro, a cui mirano i fermi propositi di Venezia, di Treviso, e di tutti i Paesi, le cui rappresentanze hanno promosso la presente iniziativa, ed a Venezia ritornerà il Cadore con entusiasmo, così per interesse come per affetto !

TRENTO
BELLUNO
Ponte nelle
Fiume Piave
Vittorio
Primolano
Asiago
Conegliano
Fiume
Bassano
Montebelluna
Fiume
Schio
Thiene
Brenta
Castelfranco
Cittadella
TREVISO
Camposampiero
VICENZA
Fiume Bacchiglione
VERONA
Mestre
Fiume
S. Bonifacio
PADOVA
Fusina
VENEZIA
Brenta
Piove di Sacco
Monselice
Fiume Bacchiglione
Legnago
Chioggia
Bagnoli
Fiume
Adige
Fiume
Adige
ROVIGO
BOLOGNA

Tavola I.

Scala in Chilometri

0 1 2 3 4 8 16 24.000

0 1/4 1/2 3/4 1 2 4 6

— Arti Grafiche —
LONGO - TREVISO

per lo studio dell'allacciamento della ferrovia

VITTORIO V.° - PONTE NELLE ALPI

colla ferrovia ora in costruzione BELLUNO - CADORE

Scala 1:5000